

**ANALISIS PERILAKU MOBILITAS PEKERJA PENGGUNA KERETA API
PRAMBANAN EKSPRES (PRAMEKS)**



Di susun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I pada
Jurusan Geografi Fakultas Geografi

Oleh :

AFIOTRIA INTAN WULANSARI
E100130010

**PROGRAM STUDI GEOGRAFI
FAKULTAS GEOGRAFI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA
2018**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS PERILAKU MOBILITAS PEKERJA PENGGUNA KERETA API
PRAMBANAN EKSPRES (PRAMEKS)
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA**

PUBLIKASI ILMIAH

Oleh:

**AFIOTRIA INTAN WULANSARI
E100130010**

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji oleh :

Dosen Pembimbing



**Drs. Priyono, M.Si
NIK. 331**




HALAMAN PENGESAHAN

**ANALISI PERILAKU MOBILITAS PEKERJA PENGGUNA KERETA API
PRAMBANAN EKSPRES (PRAMEKS)
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA**

**OLEH
AFIOTRIALINTAN WULANSARI
E100130010**

**Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Fakultas Geografi
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Pada hari Senin, 12 Februari 2018
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat**

Dewan Penguji:

1. Drs. Priyono, M.Si ()
(Ketua Dewan Penguji)
2. Dra. Umrotun, M.Si ()
(Anggota I Dewan Penguji)
3. Choirul Amin, S.Si, M.M ()
(Anggota II Dewan Penguji)

Dekan,



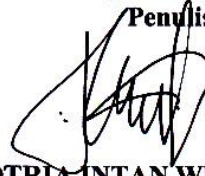
PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam publikasi ilmiah ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi dan sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaaran dalam penyusunan saya di atas, maka akan saya pertanggungjawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 01 Februari 2018

Penulis



AFIOTRIA INTAN WULANSARI

E100130010

ANALISIS PERILAKU MOBILITAS PEKERJA PENGGUNA KERETA API PRAMBANAN EKSPRES (PRAMEKS)

Abstrak

Penelitian ini dilakukan di dua kota, yaitu Kota Solo dan Yogyakarta yang dihubungkan oleh Kereta Api Prambana Ekspres (Prameks). Tujuan penelitian ini sebagai berikut; (1) Mengkaji Karakteristik Pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres Solo-Yogyakarta (2) Mengkaji Pola Mobilitas Pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres Solo-Yogyakarta. Karakteristik pekerja yang ingin dikaji oleh peneliti adalah usia, pendidikan, pekerjaan, pendapatan dan jumlah tanggungan keluarga, sedangkan perilaku mobilitas pekerja yang diteliti meliputi: intensitas penggunaan prameks, moda transportasi yang digunakan menuju ke stasiun awal dan tempat kerja, stasiun awal dan tujuan, alasan pekerja memilih stasiun awal dan tujuan, kecamatan asal dan tujuan pekerja. Metode Survei digunakan untuk pengambilan sampel dengan alat bantu kuesioner. Teknik Sampling yang digunakan dalam pengambilan sampel ialah *Purposive Proposional Quota Sampling*. Peneliti menentukan responden sebanyak 100 pekerja dibagi menjadi dua jenis kelamin yaitu 50 laki – laki dan 50 perempuan yang dinilai mampu mewakili karakteristik pekerja. Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik pekerja memiliki umur yang masih produktif yaitu didominasi oleh 21 – 25 tahun, didominasi oleh pekerja dengan status pendidikan tinggi yaitu S1, pekerja banyak yang menjadi karyawan, dengan gaji berkisar Rp. 3 – 6 juta perbulan dan belum memiliki tanggungan keluarga. Banyak pekerja berasal dari kecamatan Laweyan, Kartosuro, Banjarsari dimana lokasi tersebut dekat dengan Stasiun Purwosari dan Solobalapan. Kecamatan sebagai tujuan pekerja di D.I Yogyakarta meliputi daerah Gondokusuman dan Depok dimana kecamatan tersebut berada dekat dengan Stasiun Lempuyangan dan Maguwoharjo.

Kata Kunci: Perilaku, Mobilitas, Pekerja, Kereta Api, Prameks, Yogyakarta, Solo

Abstracts

The research was conducted in two cities, namely Solo and Yogyakarta City which are connected by Prambana Express Railway (Prameks). The purpose of this study are as follows: (1) Assessing the Characteristic of Workesr and Users of Prambanan Railway Express Solo-Yogyakarta (2) Assessing the Behavior of Workers Mobility and Users of Prambanan Railway Express Solo-Yogyakarta. The workers characteristics who want to be studied by the researcher are age, education, employment, income, and the number of family dependents, whereas the mobility behavior of the workers examined includes: the intensity of premise user, the transportation mode that used to the starting and working stations, starting and destination stations, the worker reasons choose the starting station and destination, origin districts and workers destination. Survey method is used for sampling with questionnaires. Sampling technique that used in sampling is Purposive Proposional Quota Sampling. The researchers determine 100 workers as respondents, divided into two sexes (50 men and 50 women) which is considered capable to representing

workers characteristics. The results showed that workers characteristics have a productive age which is dominated by 21-25 years, dominated by workers with high education status (bachelor degree), many workers become employees, with salaries ranging from Rp. 3 - 6 million rupiah per month and have no family responsibilities yet. Many workers come from Sub-district of Laweyan, Kartosuro, Banjarsari where the location is close to Purwosari Station and Solobalapan. Sub-districts as the worker destination in Spacial Rigion of Yogyakarta covering Gondokusuman and Depok areas where the districts is located close to Lempuyangan and Maguwoharjo Stations.

Keywords: *Assessing, Mobility, Worker, Railway, Prameks, Yogyakarta, Solo*

1. PENDAHULUAN

Kota Solo dan Yogyakarta merupakan kota besar yang memiliki daya tarik bagi daerah sekitar untuk melakukan migrasi ke kota tersebut, migrasi yang terjadi yakni dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya seperti pemenuhan ekonomi, pendidikan ataupun sekedar bertamasya.

Tabel 1. Jumlah Migrasi yang terjadi di Jawa Tengah dan D.I Yogyakarta tahun 2016

No.	Jenis Migrasi	Jumlah	%
1	Migrasi Permanen	8.470.175	91,06 %
2	Migrasi Sirkuler	832.402	8,94 %
	Jumlah	9.302.577	100%

Kota Solo dan Yogyakarta jaraknya yang begitu dekat sehingga dapat melakukan mobilitas secara sirkuler, mobilitas sirkuler ini bisa terjadi secara ulang alik atau mondok. Mobilitas sirkuler dapat berjalan dengan baik apabila didorong dengan sarana transportasi yang memadai.

Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) merupakan salah satu moda transportasi andalan bagi masyarakat Solo dan Yogyakarta ataupun daerah yang terdapat Stasiun pemberhentian kereta api ini, karena Kereta Prameks merupakan jantungnya roda perekonomian dan roda kehidupan bagi masyarakat Solo dan Yogya karena dapat pergi – pulang setiap harinya.

Tabel 2. Data penumpang Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) dari tahun 2014 hingga 2016

No.	Tahun	Jumlah/tahun	Rata-rata/hari
1	2014	1.666.697	4.566
2	2015	1.697.571	4.650
3	2016	2.750.372	7.535

Banyaknya masyarakat yang melakukan mobilitas ke kota Solo dan Yogyakarta dengan menggunakan Kereta Api Prambanan Ekspres terdiri dari berbagai macam penumpang, salah satu penumpang tersebut adalah pekerja. Banyaknya pekerja yang memilih bekerja di kota Yogyakarta dipengaruhi oleh banyak faktor, antara lain sebagai berikut, seperti kota Solo memiliki UMR (Upah Minimum Regional) atau UMK (Upah Minimum Kerja) lebih besar dari pada kota Yogyakarta, namun Kota Yogyakarta mempunyai faktor penarik seperti banyaknya perusahaan korporasi yang terdapat di Yogya, banyaknya perguruan tinggi, serta banyaknya pariwisata yang menjadi daya tarik sendiri serta memberikan pengaruh besar terhadap pelaku ekonomi, Sarana dan prasarana transportasi lebih lengkap dibandingkan kota Solo.

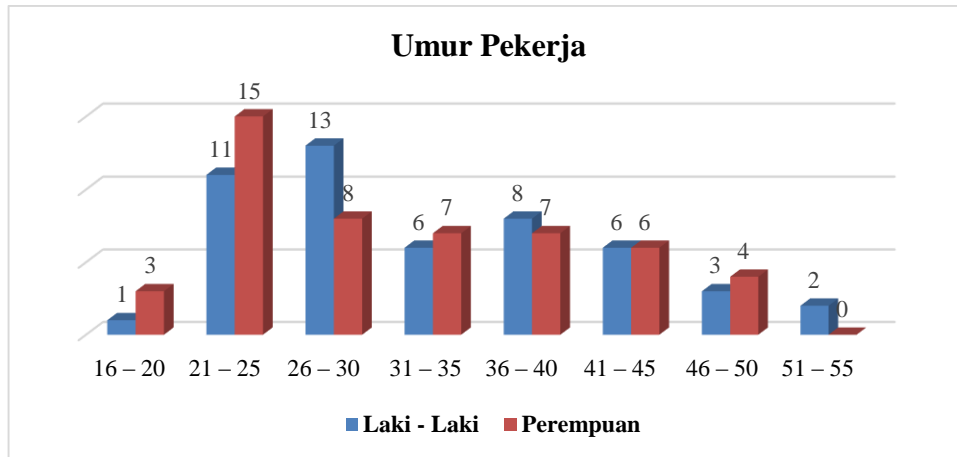
2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode survei, dengan alat bantu kuesioner. Teknik pengambilan sampel menggunakan *Purposive Proposional Quota Sampling* dengan jumlah sampel sebanyak 100 responden yang terdiri dari 50 laki – laki dan 50 perempuan. Analisis deskriptif digunakan untuk menganalisis hasil dari penelitian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Karakteristik Pekerja Pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres

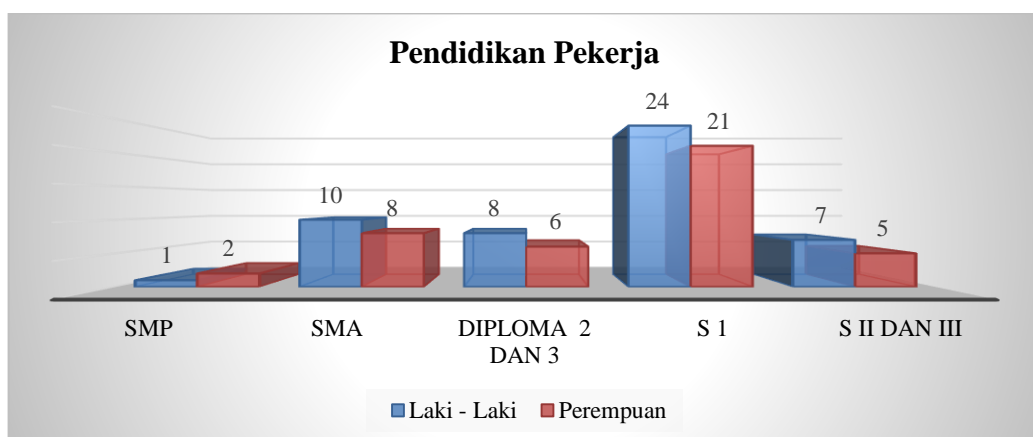
3.1.1 Umur Pekerja



Gambar 1. Umur Pekerja

Pekerja yang memiliki usia 21 – 25 tahun mendominasi pekerja dari Solo ke Yogyakarta yaitu sebesar 53% atau sebanyak 26 pekerja yang terdiri dari 22% atau 11 laki – laki dan 30% atau 15 Perempuan. Umur yang dimiliki pekerja sangat berpengaruh terhadap keputusan untuk melakukan mobilitas ke luar Kota, karena pekerja yang berusia produktif/muda lebih cekatan dalam bermobilitas serta dimungkinkan diusia produktif masih memiliki kekuatan dan daya tahan tubuh lebih baik dibandingkan pekerja yang memiliki usia yang mendekati non produktif.

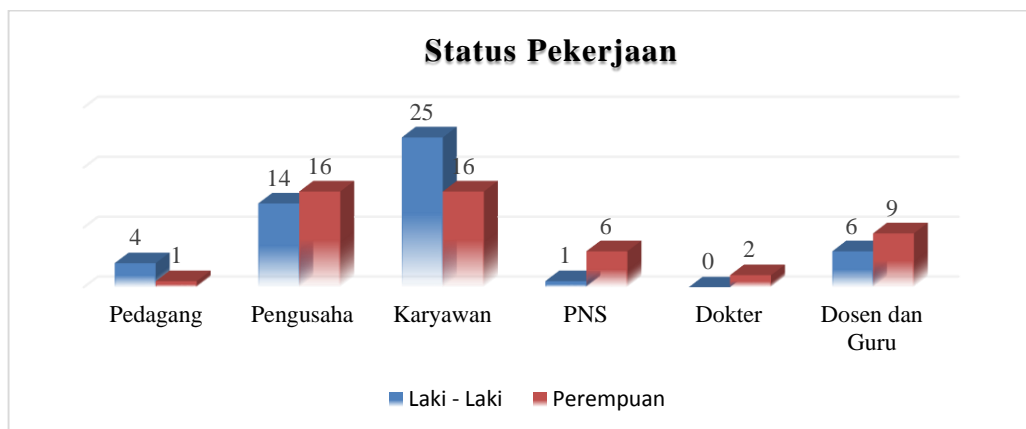
3.1.2 Pendidikan Pekerja



Gambar 2. Pendidikan Pekerja

Berdasarkan hasil wawancara, pendidikan pekerja didominasi oleh sarjana yaitu sebanyak 45 pekerja atau sebanyak 90%, yang terdiri dari 24 atau 48% laki – laki dan 21 atau 42% perempuan. Sedangkan pekerja paling sedikit didominasi dari kalangan pendidikan akhir SMP (Sekolah Menengah Pertama) hanya 3 atau 6% pekerja yang terdiri dari seorang laki – laki dan 2 perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa seseorang untuk melakukan migrasi harus dibekali pendidikan untuk dapat bersaing dan memperoleh pekerjaan di tempat tujuan dengan baik serta sesuai harapan.

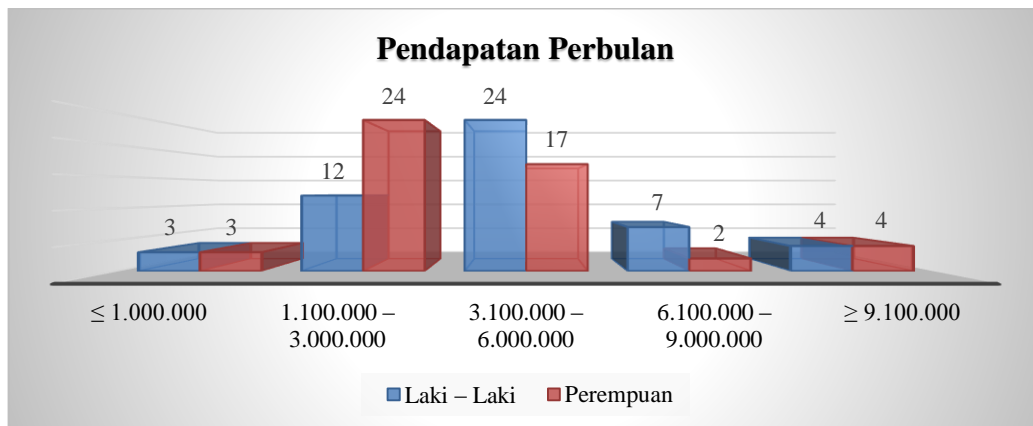
3.1.3 Status Pekerjaan



Gambar 3. Status Pekerjaan

Hasil wawancara dari 100 responden menyatakan bahwa, banyak pekerja yang menjadi karyawan yaitu sebesar 82% sebanyak atau 41 pekerja, yang terdiri dari 56% atau 28 laki – laki dan 32% atau 16 perempuan. Karyawan ini terdiri dari karyawan rumah sakit, perbankan, seles atau SPG mall. Sedangkan pedagang sebanyak 10% atau sejumlah 5 pekerja yang terdiri dari 4 laki – laki dan 1 perempuan, yang melakukan penjualan di pasar Bringharjo dan di wilayah Malioboro. Banyaknya pekerja dari Solo yang menjadi Karyawan di Kota Yogyakarta dipengaruhi oleh banyaknya perusahaan besar serta lapangan pekerjaan yang berada di kota ini.

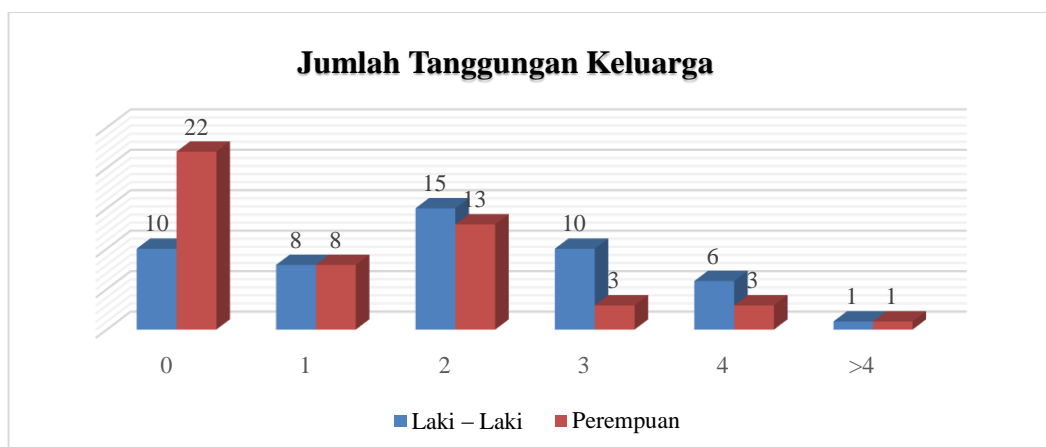
3.1.4 Pendapatan Perbulan



Gambar 4. Pendapatan Perbulan

Pekerja dengan pendapatan berkisar antara Rp.3.100.000 – 6.000.000 banyak mendominasi pekerja dari Solo ke Yogyakarta yaitu sebesar 82% atau sebanyak 41 pekerja dari 100 pekerja yang terdiri dari 48% atau 24 laki – laki dan 34% atau 17 perempuan. Pendapatan terendah dengan upah ≤ Rp.1.000.000 yaitu sebanyak 12% atau 6 pekerja yaitu 3 laki – laki dan 3 perempuan. Sedangkan pendapatan tertinggi yaitu ≥ Rp.9.000.000 terdiri dari 4 pekerja laki – laki dan 4 pekerja perempuan. Hasil pendapatan yang tinggi berbanding lurus dengan profesi seseorang seperti dokter dan pengusaha.

3.1.5 Jumlah Tanggungan Keluarga

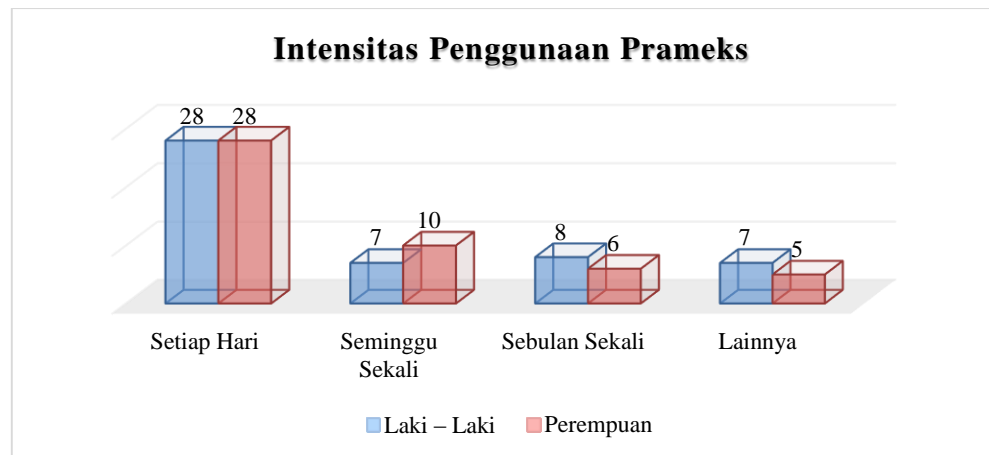


Gambar 5. Jumlah Tanggungan Keluarga

Hasil wawancara dari 100 responden menyatakan bahwa, banyak pekerja yang belum memiliki tanggungan keluarga, yaitu sebanyak 64% atau sejumlah 32 pekerja yang terdiri dari 20% atau 10 laki – laki dan 24% atau 12 perempuan. Banyak sedikitnya suatu tanggungan keluarga akan berpengaruh terhadap motivasi seseorang untuk melakukan migrasi, seperti menentukan lokasi tujuan, menentukan pola migrasi dan dalam memilih jenis pekerjaan.

3.2 Perilaku Mobilitas Pekerja Pengguna Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks)

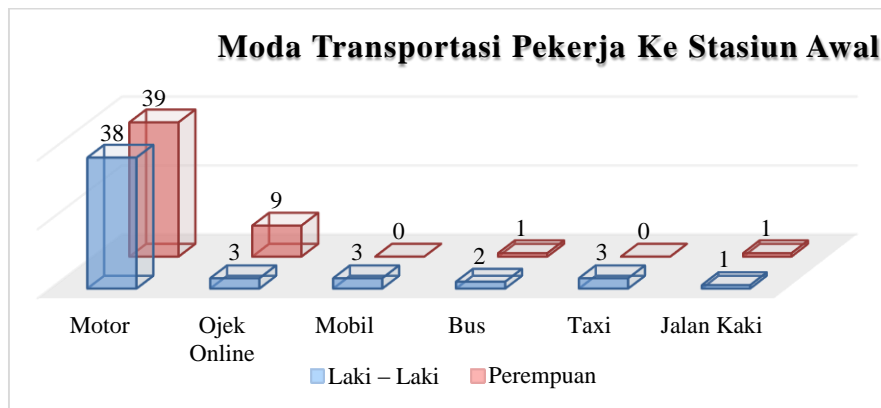
3.2.1 Intensitas Penggunaan Prameks



Gambar 6. Intensitas Penggunaan Prameks

Intensitas penggunaan moda transportasi Prambanan Ekspres didominasi dengan perjalanan berangkat pagi dan pulang sore disetiap harinya yaitu sebanyak 112% atau sejumlah 56 dari 100 pekerja yang terdiri dari 56% atau 28 laki – laki dan 56% atau 28 perempuan. Tingkat sering tidaknya dalam menggunakan Prameks bisa dipengaruhi kenyamanan dari moda itu sendiri atau dipengaruhi oleh keadaan individu, misalnya menghasurkan seseorang untuk perjalanan pergi pulang setiap harinya, keadaan ekonomi yang kurang memadai sehingga harus hidup hemat dan mondok di kota tujuan.

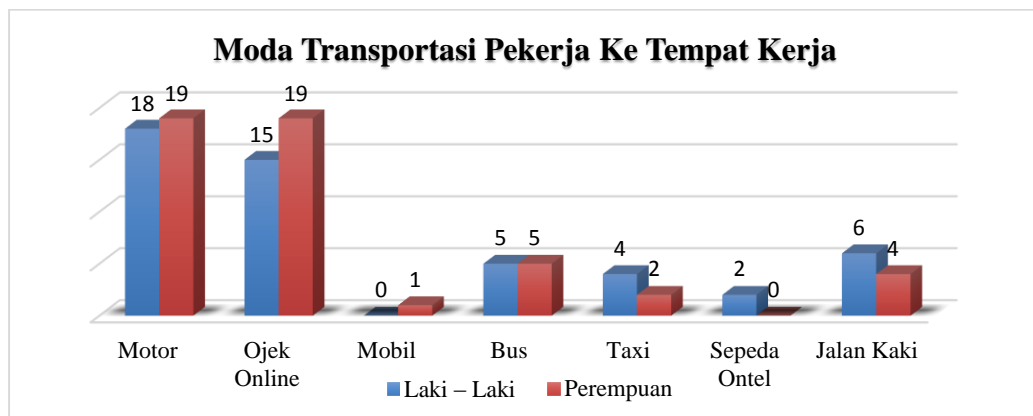
3.2.2 Moda Transportasi Pekerja Ke Stasiun Awal



Gambar 7. Moda Transportasi Pekerja ke Stasiun Awal

Moda transportasi yang sesuai untuk digunakan menuju stasiun sangatlah penting bagi mobilitas para pekerja, adapun pekerja yang menggunakan sepeda motor untuk menuju stasiun awal yaitu sebanyak 146% atau sejumlah 77 pekerja yang terdiri dari 72% atau 38 laki – laki dan 74% atau 39 perempuan. Transportasi yang digunakan pekerja untuk menuju stasiun awal keberangkatan didasari oleh jarak tempuh, biaya, kebutuhan seseorang, serta tingkat keamanan dalam menggunakannya, dalam hal ini motor dianggap efektif oleh banyaknya pekerja karena mempunyai tingkat kenyamanan dan lebih simpel dibandingkan menggunakan transportasi lainnya.

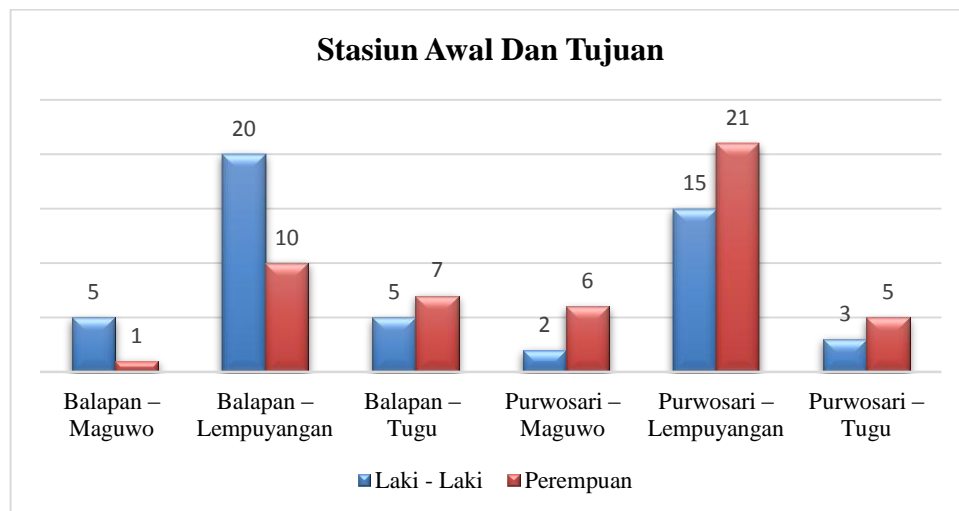
3.2.3 Moda Transportasi Pekerja Ke Tempat Kerja



Gambar 8. Moda Transportasi Pekerja Ke Tempat Kerja

Moda yang digunakan pekerja dari Stasiun untuk menuju tempat kerja yaitu sepeda motor sebanyak 72% atau sejumlah 37 pekerja yang terdiri dari 36% atau 18 laki – laki dan 38% atau 19 perempuan. Sepeda motor masih menjadi kendaraan unggulan bagi para pekerja, hal ini dimungkinkan bahwa pekerja memiliki sepeda motor lebih dari satu, satu digunakan saat di kota asal dan satunya lagi digunakan ketika di Kota tujuan.

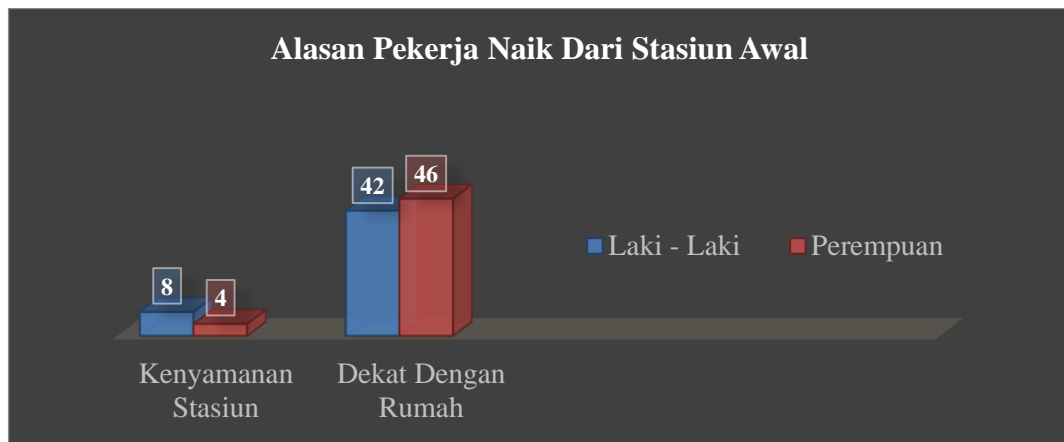
3.2.4 Stasiun Awal Dan Tujuan



Gambar 9. Stasiun Awal Dan Tujuan

Stasiun terpadat digunakan oleh pekerja naik dan turun yaitu Stasiun Purwosari menuju Lempuyangan, dimana pada jalur ini sebanyak 72% atau sejumlah 36 pekerja terdiri dari 30% atau 15 laki – laki dan 41% atau 21 perempuan, Stasiun yang dipilih sebagai lokasi pemberangkatan dan pemberhentian dipengaruhi oleh jarak yang akan ditempuh pekerja.

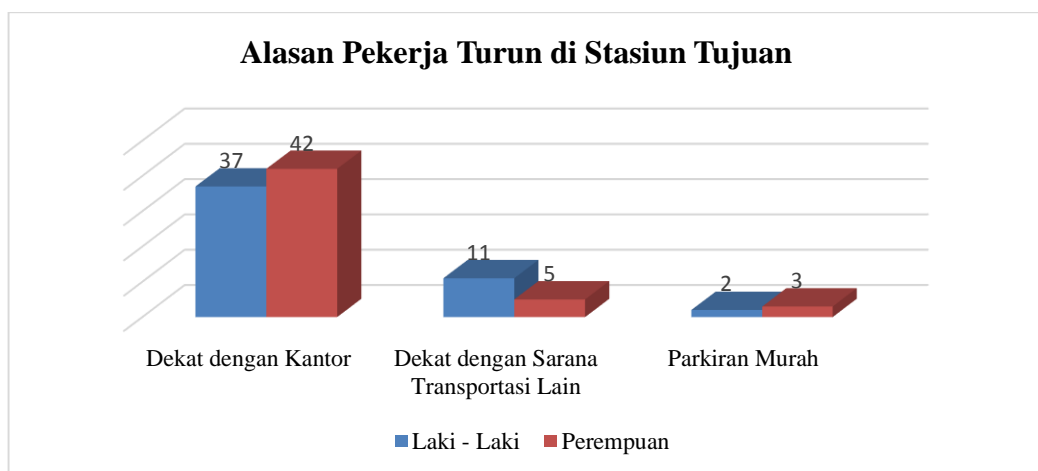
3.2.5 Alasan Pekerja Naik Dari Stasiun Awal



Gambar 10. Alasan Pekerja Naik Dari Stasiun Awal

Alasan pekerja naik kereta dari stasiun awal terdapat 2 faktor yaitu faktor tingkat kenyamanan dan faktor dekat dengan rumah, dimana kenyamanan yang dimaksudkan yaitu mendapatkan tempat duduk saat naik dari stasiun tersebut, stasiun lebih luas ataupun lebih sepi. Faktor dekat dengan rumah sebanyak 176% atau 88 pekerja yang terdiri dari 84% atau 42 laki – laki dan 92% atau 46 pekerja perempuan, hal ini dipengaruhi oleh pertimbangan waktu tempuh pekerja untuk menuju stasiun keberangkatan, sehingga dapat menghemat biaya, waktu serta menghemat tenaga.

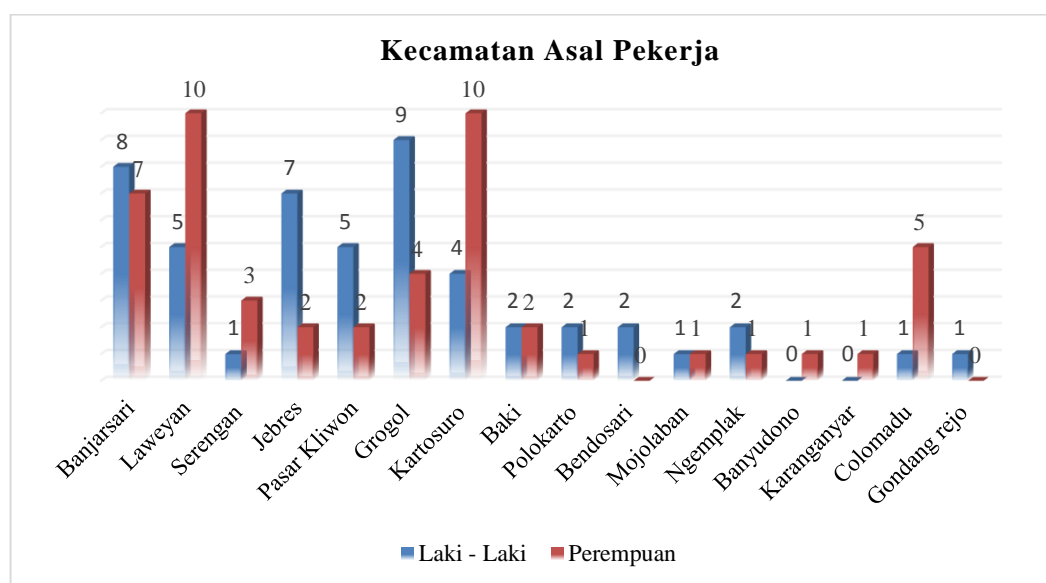
3.2.6 Alasan Pekerja Turun Di Stasiun Tujuan



Gambar 11. Alasan Pekerja Turun Di Stasiun Tujuan

Pekerja yang turun di Stasiun tujuan terdapat 3 faktor yaitu faktor dekat dengan tempat kerja, dekat dengan sarana transportasi lain dan yang terakhir yaitu karena faktor parkir murah. Faktor dekat dengan kantor paling mendominasi yaitu sebanyak 158% atau sejumlah 79 pekerja terdiri dari 74% atau 37 laki – laki dan 84% atau 42 perempuan, alasan ini masih sama dengan pekerja dalam memilih Stasiun keberangkatan yaitu karena dekat dengan tempat tinggal.

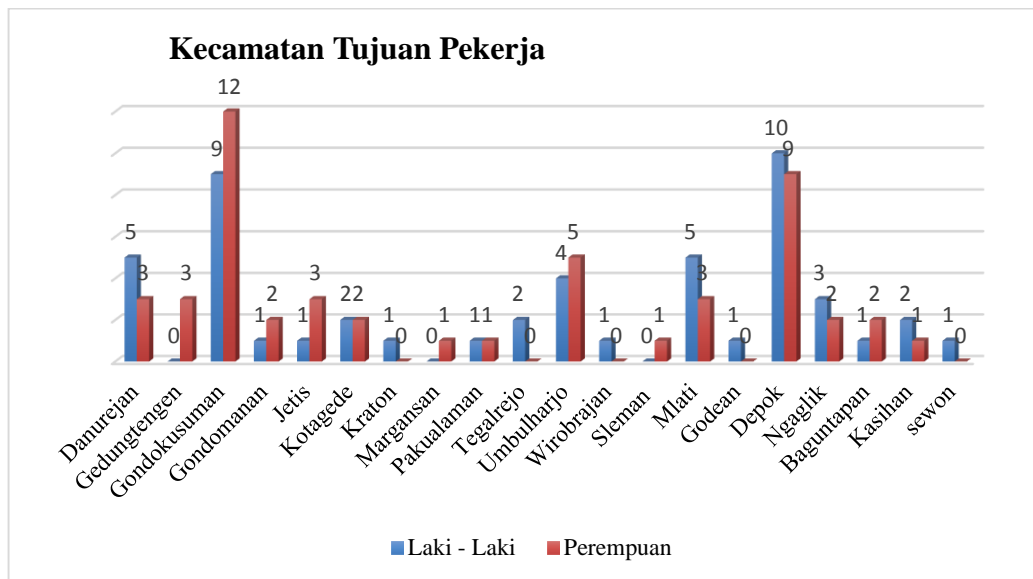
3.2.7 Kecamatan Asal Pekerja



Gambar 12. Kecamatan Asal Pekerja

Penduduk yang melakukan perjalanan ke Yogyakarta dengan alasan bekerja, banyak yang berasal dari Kabupaten Sukoharjo yang didominasi dari kecamatan Grogol dan Kartosuro, kecamatan Grogol sejumlah 13 pekerja yang terdiri dari 9 laki – laki dan 4 perempuan dan kecamatan Kartosuro sejumlah 14 pekerja yang terdiri dari 4 laki – laki dan 10 perempuan, sedangkan Kota Surakarta didominasi dari kecamatan Banjarsari yaitu sebanyak 15 bekerja yang terdiri dari 8 laki – laki dan 7 perempuan dan Laweyan sejumlah 15 pekerja yang terdiri dari 5 laki – laki dan 10 perempuan, hal tersebut terjadi karena faktor dekatnya tempat tinggal pekerja dengan letak Stasiun keberangkatan yang berada di wilayah Solo.

3.2.8 Kecamatan Tujuan Pekerja



Gambar 23. Kecamatan Tujuan Pekerja

Pekerja dari Solo yang menuju ke Yogyakarta didominasi dengan tujuan kecamatan Gondokusuman yaitu sejumlah 21 pekerja yang terdiri dari 9 laki – laki dan 12 perempuan dan kecamatan Depok yaitu sebanyak 19 pekerja yang terdiri dari 10 laki – laki dan 9 perempuan. Pada kecamatan tersebut sangat dekat dengan Stasiun Lempuyangan, selain itu banyak sektor pendidikan, kesehatan, perdagangan dan perkantoran. Sedangkan daerah yang paling sedikit menjadi tujuan pekerja yaitu kecamatan Slema, Margansan, Godean, Kratonan, Sewon dan Wirobrajan yang letaknya cukup jauh dari Stasiun.

4. PENUTUP

4.1 Kesimpulan

- 1) Karakteristik pekerja yang menggunakan Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) banyak didominasi oleh pekerja berusia produktif (16-55 tahun), didominasi oleh pekerja dengan status pendidikan tinggi yaitu SI, pekerja banyak yang menjadi karyawan perusahaan di D. I Yogyakarta, dengan gaji berkisar Rp. 3 – 6 juta perbulan dan banyak pekerja yang belum memiliki tanggungan keluarga.

- 2) Banyak pekerja yang menggunakan Kereta Api Prambanan Ekspres didasari dengan alasan nyaman, murah, cepat dan tepat, hal ini terbukti dengan banyaknya pekerja yang melakukan perjalanan pergi pulang disetiap harinya, moda transportasi yang digunakan pekerja untuk menuju stasiun awal dan tempat kerja didominasi oleh sepeda motor, Stasiun Purwosari dengan tujuan Lempuyangan didominasi oleh pekerja yang akan menuju D. I Yogyakarta dengan menggunakan kereta Prameks, hal ini didasari oleh jarak yang akan ditempuh pekerja lebih dekat dibandingkan harus naik dan turun dari stasiun lainnya, karena banyak pekerja yang berasal dari kecamatan Laweyan dan Kartosuro, dimana pada kedua kecamatan ini lebih dekat dengan stasiun Purwosari dibandingkan Solobalapan, dan dengan tujuan Lempuyangan karena letaknya dekat dengan kecamatan Gondokusuman dimana kecamatan ini terletak di Yogyakarta kota yang banyak terdapat pusat – pusat pendidikan dan perusahaan korporasi yang menjadi tujuan pekerja dari Solo.hal tersebut selaras dengan teori migrasi Everett S. Lee mengenai Volume dan Arus Migrasi.

4.2 Saran

- 1) Perbaikan dan peningkatan fasilitas yang ada pada Kereta Api Prambanan Ekspres.
- 2) Penyesuaian jadwal keberangkatan dan kepulangan Kereta Api Prambanan Ekspres terhadap jadwal keberangkatan dan kepulangan pekerja yang melakukan mobilitas antar Kota.
- 3) Perbaiki layanan Stasiun dari segi tempat parkir, agar pengguna kereta api tidak terbebani dengan biaya parkir kendaraan serta kenyamanan dalam menitipkan kendaraan di Stasiun tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Bintarto, R. dan Surastopo Hadisumarno. 1979. *Metode Analisis Geografi*. Jakarta: LP3ES
- Khisty,C. Jhotin dan Lall,B. Kent, *Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi*.Erlangga, Bandung.
- Mantra, Ida Bagus. 1989. *Mobilitas Penduduk sirkuer dari desa ke kota di Indonesia*. Yogyakarta: Pusat Penelitian Kependudukan, Ugm.
- Mantra, Ida Bagus. 1978. *Mobilitas Penduduk Dari Desa Ke Kota*. Jakarta: Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Mantra, Ida Bagus. 2000. *Demografi Umum*, Edisi Kedua. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- Mira, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencanaan, dan Praktisi*. Erlangga. Jakarta.
- Munawir, Ahmad, 2005. *Dasar – Dasar Teknik Trnasportasi*. Penerbit Beta Offset. Jogjakarta.
- Munir, R 2000. *Migrasi*. Lembaga Demografi FEUI, Jakarta
- P, Annugrah Mujito. 2013. *Studi Kasus Pada Migrasi Kota Malang Yang Melakukan Migrasi Ulang Alik Ke Surabaya Dengan Menggunakan Trasportasi Bus*. Malang: Universitas Brawidjaya.
- Patonah, Siti. 2007. “*Evaluasi Jalur Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Terhadap Mobilitas Penduduk Di Kota Pemalang*”. Surakarta: Fakultas Geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Railway.web.id. jadwal KA lokal terbaru per 1 April 2018.*
- S. Lee, 1970. *Faktor Daerah Asal Dan Daerah Tujuan*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Saefullah, 1996. *Mobilitas internal non permanen dalam mobilitas penduduk di Indonesia*. Lembaga Demorafi FEUI Dan Kantor Mentri Negara Kepndudukan/BKKBN.
- Setijowarno, Djoko dan Frazila. 2001. *Ciri – ciri transportasi*.
- Singarimbun, Masri dan Sofyan Effendi. 1978. *Metode Penelitian Survai*. Jakarta: LP3ES
- Sudibyya, I Ketut. 2007. *Mobilitas Penduduk Non Permanen Dan Kontribusi Remitan Terhadap Kehidupan Ekonomi Dan Sosial Rumah Tangga Di Daerah Asal*. Denpasar: PPK Dan PSDM Universitas Udayana.

- Titus, Milin. 1982. *Migrasi Antara Daerah Di Indonesia*. Yogyakarta: Pusat Penelitian Dan Studi Kependudukan Universitas Gadjah Mada.
- Umami, Eliza.2010. *Dampak Migrasi Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Di Desa Bragung Kecamatan Guluk-Guluk Kabupaten Sumenep*. Malang: Universitas Negri Malang.
- Undang – undang No. 23, 2007. Tentang perkeretaapian Indonesia.
- Yudhi, Hidayatullah Mahmudi. 2007. “*Kajian Pelayanan Jalur Angkutan Kota Dan Mobilitas Penduduk Menuju Pusat Pelayanan Di Kabupaten Sukoharjo*”. Surakarta: Fakultas Geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Yunus, Hadi Sabari. 2010. *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*.Yogyakarta: Pustaka Pelajar